

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 49.521/4
DU 11 MAI 2011

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier Ministre, le 12 avril 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal « modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire », a donné l'avis suivant :

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

*

* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Portée du projet

L'article 11 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (ci-après la directive 2001/14/CE) dispose comme suit :

« Article 11

Système d'amélioration des performances

1. Par l'établissement d'un système d'amélioration des performances, les systèmes de tarification de l'infrastructure encouragent les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire. Ce système peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions.

2. (...) ».

En exécution de la directive 2001/14/CE, l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a instauré un système d'amélioration des performances.

Le 8 octobre 2009, la Commission européenne a adressé à la Belgique un avis motivé au titre de l'article 226 du traité instituant la Communauté européenne en raison de l'insuffisance de la transposition de l'article 11 de la directive 2001/14/CE, en droit belge. La Commission relève que le système d'évaluation des performances mis en place par la Belgique fonctionne avec un système de points, et non sous forme de mesures financières. Selon la Commission, ce système de points ne constitue pas une contrainte suffisante pour inciter les opérateurs ferroviaires à améliorer les performances.

L'article 5 de la loi du 26 janvier 2010 modifiant la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, en ce qui concerne principalement la certification de personnel de sécurité et la maintenance des véhicules, a inséré dans l'article 24 de la loi du 4 décembre 2006, précitée, un alinéa 5 nouveau rédigé comme suit :

« Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des Ministres, après avis du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les règles de calcul et les modalités de paiement des tarifications résultant de l'application du système d'amélioration des performances ».

L'arrêté en projet a essentiellement pour objectif d'exécuter cette habilitation en insérant, par son article 6, un chapitre IV/1 nouveau intitulé « Système d'amélioration des performances » dans l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Fondement légal

1. L'article 9, alinéa 3, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, qui constitue la base juridique de l'article 7 du projet, n'existe pas encore à l'heure actuelle. L'insertion de cet alinéa dans l'article 9 de la loi précitée est prévue par l'article 27 d'un projet de loi « portant des dispositions diverses »¹, qui a été adopté par la Chambre et par le Sénat, mais qui n'a pas encore été soumis aux formalités de promulgation et de publication au Moniteur belge.

Interpelé à ce sujet, le délégué du ministre a précisé que l'intention était d'attendre que le projet de loi en question soit entré en vigueur avant d'adopter le projet d'arrêté royal en question.

Les auteurs du projet veilleront à ce que l'arrêté en projet soit adopté au plus tôt au moment de la sanction et de la promulgation de la loi en question.

¹ *Doc. parl.*, Chambre, 2010-2011, n° 53-1208/9.

2. L'article 8/1, alinéa 3, en projet (article 3 du projet), l'article 29, alinéa 2 nouveau, deuxième phrase, en projet (article 5 du projet), l'article 31/23, alinéa 2, en projet (article 7 du projet), et l'article 31/24, alinéa 2, en projet (article 7 du projet) visent à déterminer le contenu du document de référence du réseau mentionné aux articles 21 et suivants de la loi du 4 décembre 2006, précitée.

Dans l'avis 37.827/4, donné le 1^{er} décembre 2004, sur un projet devenu l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, la section de législation a souligné ce qui suit ² :

« Les dispositions du chapitre VII de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, intitulé 'Document de référence du réseau', ne contiennent aucune habilitation au Roi, hormis les références faites, à l'article 49, aux habilitations prévues par les chapitres VIII et IX du même arrêté.

Au contraire, l'article 48 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité modifié en dernier lieu par l'article 36, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges, prévoit que 'le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire établit le document de référence de réseau'.

Ainsi, les articles 48, 49, alinéa 3 et l'annexe V de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité excluent que le Roi puisse encore déterminer le contenu du document de référence du réseau ».

Les dispositions légales actuellement applicables, à savoir les articles 21 à 23 de la loi du 4 décembre 2006, précité, conduisent à la même conclusion.

Il s'ensuit que l'article 8/1, alinéa 3, en projet (article 3 du projet), l'article 29, alinéa 2 nouveau, deuxième phrase, en projet (article 5 du projet), l'article 31/23, alinéa 2, en projet (article 7 du projet), et l'article 31/24, alinéa 2, en projet (article 7 du projet), sont dépourvus de fondement légal et doivent être omis.

3. L'article 31/7 en projet (article 6 du projet) dispose que l'entreprise ferroviaire ne peut, à l'appui d'une contestation, mettre en cause le système d'enregistrement automatique du gestionnaire de l'infrastructure.

Une telle disposition, qui a trait à l'administration de la preuve, relève de la compétence du législateur. Elle excède l'habilitation conférée au Roi par l'article 24, alinéa 5, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, et sera omise.

² Voir, dans cet avis, la deuxième observation relative au fondement légal.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1^{er}

1. L'article 9, alinéa 3, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, sera mentionné à l'alinéa 1^{er} du préambule en précisant que cette disposition a été insérée par la loi issue du projet 53-1208/9, précité.

2. Ainsi qu'en a convenu le délégué du ministre, il y a lieu de mentionner, avant l'article 46, alinéa 1^{er}, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, l'article 43, alinéa 1^{er}, de la même loi, qui constitue le fondement juridique de l'article 2 du projet.

Alinéa 2

Il n'est pas judicieux de mentionner dans le préambule les modifications subies antérieurement par l'acte modifié³. À l'alinéa 2, les mots « modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007 » seront dès lors omis.

Alinéa 3

À l'alinéa 3, après les mots « gestionnaire de l'infrastructure », il convient d'insérer le mot « ferroviaire »⁴.

Dispositif

Article 1^{er} nouveau

Il convient d'insérer un article 1^{er} nouveau mentionnant que l'arrêté en projet transpose partiellement la directive 2001/14/CE⁵. Le fait que cette directive soit mentionnée

³ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « technique législative », recommandation n° 30.

⁴ Voir l'article 24, alinéa 5, de la loi du 4 décembre 2006, précitée.

⁵ *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « technique législative », recommandation n° 94 et formule F 4-1-2-2.

dans les considérants de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, que l'arrêté en projet vise à modifier, ne dispense pas de l'insertion d'une telle disposition.

La numérotation des articles subséquents sera adaptée en conséquence.

Article 1^{er} (devenant article 2)

Dans la phrase liminaire de l'article 1^{er}, il n'y a pas lieu d'écrire « modifié par l'arrêté royal du 20 décembre 2007 » mais « remplacé par l'arrêté royal du 20 décembre 2007 ».

Article 2 (devenant article 3)
(Article 6, § 2, en projet)

L'article 14, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE, que le projet contribue à transposer, dispose expressément que le gestionnaire de l'infrastructure doit veiller « notamment à ce que les capacités d'infrastructure soient réparties sur une base équitable et non discriminatoire et dans le respect du droit communautaire ».

Le critère envisagé à l'article 6, § 2, en projet, pourrait être sujet à critique s'il devait avoir pour effet de créer ou de renforcer une position dominante dans le chef du candidat qu'il désigne.

Article 3 (devenant article 4)
(Article 8/1 en projet)

1. La subdivision du chapitre II de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, en sections, a été supprimée par l'article 4 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 modifiant l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. La phrase liminaire de l'article 3 sera dès lors rédigée comme suit ⁶ :

« Dans le chapitre II du même arrêté, il est inséré un article 8/1 rédigé comme suit : ».

Les mots « Section 5. - Redevance d'utilisation » seront omis.

⁶ *Ibid.*, formule F 4-2-3-2.

2. En ce qui concerne la nécessité d'omettre l'article 8/1, alinéa 3, en projet, il est renvoyé à la deuxième observation relative au fondement légal.

Article 4 (devenant article 5)
(Article 23 en projet)

La phrase liminaire de l'article 4 sera rédigée comme suit ⁷ :

« Dans l'article 23 du même arrêté, l'alinéa 1^{er} est complété par un tiret rédigé comme suit : ».

Article 5 (devenant article 6)
(Article 29 en projet)

1. Dans la phrase liminaire de l'article 5, le mot « deuxième » sera omis ⁸.

2. En ce qui concerne la nécessité d'omettre l'article 29, alinéa 2, seconde phrase, en projet, il est renvoyé à la deuxième observation relative au fondement légal.

Article 6 (devenant article 7)
(Article 31/4 en projet)

1. À l'alinéa 1^{er}, 4°, il convient de remplacer le mot « ordinaire » par le mot « lent » de manière à respecter la terminologie de l'article 6 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité.

2. À l'alinéa 1^{er}, 6°, les parenthèses seront supprimées.

3. À l'alinéa 2, si telle est l'intention des auteurs du projet, il serait plus clair d'insérer les mots « , par perturbation, » après les mots « pour le calcul du bonus/malus est ».

⁷ *Ibid.*, formule F 4-2-8-3.

⁸ *Ibid.*, formule F 4-2-6-3.

(Article 31/6 en projet)

Plutôt que d'écrire « ainsi qu'une proposition de correction », il convient d'écrire « ainsi que, le cas échéant, une proposition de correction ». En effet, si l'entreprise ferroviaire conteste la réalité ou l'imputabilité d'une perturbation donnée, il ne peut lui être demandé de formuler une proposition de correction de la cause de celle-ci.

(Article 31/7 en projet)

1. Concernant la nécessité d'omettre les mots « sans que le système d'enregistrement automatique du gestionnaire de l'infrastructure puisse être remis en question », il est renvoyé à la troisième observation relative au fondement légal.

2. Le mot « calendrier » sera omis.

Cette observation vaut également pour l'article 31/13, alinéa 3, en projet.

(Article 31/18 en projet)

À l'alinéa 3, après les mots « est majoré », il est suggéré d'insérer les mots « de plein droit et sans mise en demeure ».

Article 7 (devenant article 8)
(Articles 31/23 et 31/24 en projet)

1. Concernant le fondement légal de l'article 7 insérant un chapitre IV/2 nouveau dans l'arrêté royal du 9 décembre 2004, précité, il est renvoyé à la première observation relative au fondement légal.

2. Concernant la nécessité d'omettre l'article 31/23, alinéa 2, en projet, de même que l'article 31/24, alinéa 2, en projet, il est renvoyé à la deuxième observation relative au fondement légal.

Ces dispositions sont d'autant moins admissibles qu'aux termes de l'article 9, alinéa 3, de la loi du 4 décembre 2006, précitée, dont l'insertion est projetée par le projet de loi 53-1208/9, précité, c'est le Roi, ou, sur délégation de celui-ci, le ministre, qui est compétent pour déterminer les règles de calcul et les modalités de paiement de la redevance

d'essai, alors que les deux dispositions en cause confient cette compétence à l'auteur du document de référence du réseau, à savoir la S.A. de droit public Infrabel⁹.

Annexe 1

1. Il est suggéré de compléter l'intitulé « Formule de calcul du malus » par les mots « visé à l'article 31/15 ».

2. Dans la formule de calcul et son explication, l'usage des majuscules et des minuscules doit être harmonisé.

Annexe 2

1. Il est suggéré de compléter l'intitulé « Formule de calcul du bonus » par les mots « visé à l'article 31/16 ».

2. Dans la formule de calcul et son explication, l'usage des majuscules et des minuscules doit être harmonisé.

Observation finale

Il n'y a pas lieu de diviser un article en paragraphes lorsque ceux-ci ne contiennent chacun qu'un seul alinéa¹⁰.

⁹ Voir les articles 5, 2° et 21 de la loi du 4 décembre 2006, précitée.

¹⁰ Voir l'article 31/9 en projet. Les références internes du texte seront revues par son auteur. *Principes de technique législative – Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 57.3.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	président de chambre,
	J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
	L. DETROUX,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par Mme W. VOGEL, premier auditeur.

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

C. GIGOT

P. LIÉNARDY

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 49.521/4
VAN 11 MEI 2011

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 12 april 2011 door de Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister, verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit “tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur”, heeft het volgende advies gegeven:

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als zij te oordelen heeft of het vaststellen of wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

*

* *

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Strekking van het ontwerp

Artikel 11 van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (hierna richtlijn 2001/14/EG) bepaalt het volgende:

“Artikel 11

Prestatieregeling

1. Heffingsregelingen voor infrastructuur dienen via een prestatieregeling spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. Dit kan boetes inhouden voor handelingen die de exploitatie van het net verstoren, compensatie voor ondernemingen die onder verstoringen te lijden hebben, en premies ter beloning van prestaties die de ramingen overtreffen.

2. (...)”.

Ter uitvoering van richtlijn 2001/14/EG is bij artikel 24 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur een prestatieregeling ingevoerd.

Op 8 oktober 2009 heeft de Europese Commissie aan België een met redenen omkleed advies gericht krachtens artikel 226 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap wegens de ontoereikende omzetting van artikel 11 van richtlijn 2001/14/EG in het Belgische recht. De Commissie wijst erop dat de door België ingevoerde prestatieregeling werkt met een puntensysteem, en niet in de vorm van financiële maatregelen. Volgens de Commissie is dit puntensysteem niet voldoende dwingend om de exploitanten ertoe aan te zetten hun prestaties te verbeteren.

Artikel 5 van de wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur en van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, voornamelijk wat de certificering van het veiligheidspersoneel en het onderhoud van de voertuigen betreft, heeft in artikel 24 van de voornoemde wet van 4 december 2006 een nieuw vijfde lid ingevoegd, luidende:

“Na advies van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit de regels voor de berekening en betalingswijze van de heffingen die voortvloeien uit de toepassing van de prestatieregeling”.

Het ontworpen besluit heeft hoofdzakelijk tot doel deze machtiging uit te voeren door bij zijn artikel 6 een nieuw hoofdstuk IV/1 in te voegen, luidende “Prestatieregeling”, in het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Rechtsgrond

1. Artikel 9, derde lid, van de voormelde wet van 4 december 2006, dat de rechtsgrond van artikel 7 van het ontwerp vormt, bestaat momenteel nog niet. In de invoeging van dit lid in artikel 9 van de voormelde wet is voorzien bij artikel 27 van een wetsontwerp “houdende diverse bepalingen”¹, dat door de Kamer en de Senaat is aangenomen, maar dat nog niet volgens de voorgeschreven vormvereisten in het Belgisch Staatsblad is afgekondigd en bekendgemaakt.

Op een vraag in dit verband heeft de gemachtigde van de minister erop gewezen dat het de bedoeling was te wachten tot het bewuste wetsontwerp in werking is getreden alvorens het betreffende ontwerp van koninklijk besluit aan te nemen.

De stellers van het ontwerp dienen erop toe te zien dat het ontworpen besluit op zijn vroegst bij de bekrachtiging en afkondiging van de bewuste wet wordt aangenomen.

¹ Parl. St. Kamer 2010-2011, nr. 53-1208/9.

2. De ontworpen artikelen 8/1, derde lid (artikel 3 van het ontwerp), 29, nieuw tweede lid, tweede zin (artikel 5 van het ontwerp), 31/23, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), en 31/24, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), strekken ertoe de inhoud te bepalen van de netverklaring, vermeld in de artikelen 21 en volgende van de voornoemde wet van 4 december 2006.

In advies 37.827/4, gegeven op 1 december 2004, over een ontwerp dat heeft geleid tot het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004, heeft de afdeling Wetgeving het volgende onderstreept ²:

“De bepalingen van hoofdstuk VII van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, met als opschrift ‘Netverklaring’, bevatten geen enkele machtiging aan de Koning, behoudens de verwijzingen, in artikel 49, naar de machtigingen voorgeschreven bij de hoofdstukken VIII en IX van hetzelfde besluit.

Integendeel, artikel 48 van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, laatstelijk gewijzigd bij artikel 36, § 1, van het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, bepaalt: ‘De beheerder van de spoorweginfrastructuur stelt een netverklaring op’.

Aldus sluiten de artikelen 48, 49, derde lid, en bijlage V bij het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 uit dat de Koning de inhoud van de netverklaring nog kan bepalen”.

De wetsebepalingen die thans van toepassing zijn, namelijk de artikelen 21 tot 23 van de voornoemde wet van 4 december 2006, leiden tot dezelfde conclusie.

Hieruit volgt dat de ontworpen artikelen 8/1, derde lid (artikel 3 van het ontwerp), 29, nieuw tweede lid, tweede zin (artikel 5 van het ontwerp), 31/23, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), en 31/24, tweede lid (artikel 7 van het ontwerp), geen rechtsgrond hebben en dienen te vervallen.

3. Het ontworpen artikel 31/7 (artikel 6 van het ontwerp) bepaalt dat de spoorwegonderneming die zich wil rechtvaardigen in het kader van een betwisting het automatische registratiesysteem van de infrastructuurbeheerder niet in vraag mag stellen.

Een dergelijke bepaling, die verband houdt met de bewijslevering, valt onder de bevoegdheid van de wetgever. Ze overschrijdt de machtiging verleend aan de Koning bij artikel 24, vijfde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006 en behoort te vervallen.

² Zie in dat advies de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

1. Artikel 9, derde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006 moet worden vermeld in het eerste lid van de aanhef. Er dient daarbij te worden aangegeven dat deze bepaling is ingevoegd bij de wet waaraan het voornoemde ontwerp 53-1208/9 ontstaan heeft gegeven.

2. Zoals de gemachtigde van de minister heeft beaamd, dient artikel 43, eerste lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006, dat de rechtsgrond vormt van artikel 2 van het ontwerp, te worden vermeld vóór artikel 46, eerste lid, van diezelfde wet.

Tweede lid

Het is niet zinvol om in de aanhef de wijzigingen te vermelden die vroeger aangebracht zijn in de gewijzigde regeling³. In het tweede lid moeten de woorden “gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 2007” dan ook worden weggelaten.

Derde lid

In het derde lid dient het woord “infrastructuurbeheerder” te worden vervangen door het woord “spoorweginfrastructuurbeheerder”⁴.

³ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tabblad “Wetgevingstechniek”, aanbeveling nr. 30.

⁴ Zie artikel 24, vijfde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006.

Dispositief

Nieuw artikel 1

Er dient een nieuw artikel 1 te worden ingevoegd, dat vermeldt dat het ontworpen besluit richtlijn 2001/14/EG gedeeltelijk omzet⁵. Het feit dat deze richtlijn vermeld wordt in de overwegingen van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004, dat het ontworpen besluit beoogt te wijzigen, betekent niet dat de invoeging van een dergelijke bepaling niet noodzakelijk is.

De nummering van de daaropvolgende artikelen moet dienovereenkomstig worden aangepast.

Artikel 1 (dat artikel 2 wordt)

In de inleidende zin van artikel 1 dient “vervangen bij het koninklijk besluit van 20 december 2007” te worden geschreven in plaats van “gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 december 2007”.

Artikel 2 (dat artikel 3 wordt) (Ontworpen artikel 6, § 2)

Artikel 14, lid 1, van richtlijn 2001/14/EG, dat het ontwerp mede omzet, bepaalt uitdrukkelijk dat de infrastructuurbeheerder “er met name zorg voor [draagt] dat de infrastructuurcapaciteit op een billijke, niet-discriminerende wijze en overeenkomstig het Gemeenschapsrecht wordt toegewezen”.

Het in het ontworpen artikel 6, § 2, beoogde criterium zou op kritiek stuiten indien het tot gevolg zou hebben dat een dominante positie wordt gecreëerd of versterkt ten aanzien van de kandidaat die het aanwijst.

⁵ *Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tabblad “Wetgevingstechniek”, aanbeveling nr. 94 en formule F 4-1-2-2.

Artikel 3 (dat artikel 4 wordt)
(Ontworpen artikel 8/1)

1. De onderverdeling in afdelingen van hoofdstuk II van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004 is ongedaan gemaakt bij artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. De inleidende zin van artikel 3 dient derhalve als volgt te luiden ⁶:

“In hoofdstuk II van hetzelfde besluit wordt een artikel 8/1 ingevoegd, luidende:”.

De woorden “Afdeling 5. – Gebruiksrecht” dienen te worden weggelaten.

2. Wat de noodzakelijkheid betreft om het ontworpen artikel 8/1, derde lid, weg te laten, wordt verwezen naar de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Artikel 4 (dat artikel 5 wordt)
(Ontworpen artikel 23)

De inleidende zin van artikel 4 dient als volgt te luiden ⁷:

“In artikel 23 van hetzelfde besluit wordt het eerste lid aangevuld met een streepje, luidende:”.

Artikel 5 (dat artikel 6 wordt)
(Ontworpen artikel 29)

1. In de inleidende zin van artikel 5 dient het woord “tweede” te worden weggelaten ⁸.

⁶ *Ibid.*, formule F 4-2-3-2.

⁷ *Ibid.*, formule F 4-2-8-3.

⁸ *Ibid.*, formule F 4-2-6-3.

2. Wat de noodzakelijkheid betreft om het ontworpen artikel 29, tweede lid, tweede zin, weg te laten, wordt verwezen naar de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Artikel 6 (dat artikel 7 wordt)
(Ontworpen artikel 31/4)

1. In het eerste lid, 4°, dient het woord “gewone” te worden vervangen door het woord “trage”, opdat de terminologie van artikel 6 van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004 in acht wordt genomen.

2. In het eerste lid, 6°, dienen de haakjes te worden weggelaten.

3. Het zou duidelijker zijn om, indien zulks de bedoeling is van de stellers van het ontwerp, in het tweede lid de woorden “, per storing,” in te voegen na de woorden “voor de berekening van de bonus/malus is”.

(Ontworpen artikel 31/6)

Veeleer dan “en een voorstel tot verbetering” te schrijven, schrijve men “en, in voorkomend geval, een voorstel tot verbetering”. Indien de spoorwegonderneming de realiteit van of de verantwoordelijkheid voor een gegeven storing betwist, kan haar immers niet worden gevraagd een voorstel tot rechtzetting van de oorzaak ervan te formuleren.

(Ontworpen artikel 31/7)

1. Wat de noodzakelijkheid betreft om de woorden “zonder dat hierbij het automatische registratiesysteem van de infrastructuurbeheerder in vraag kan gesteld worden” weg te laten, wordt verwezen naar de derde opmerking betreffende de rechtsgrond.

2. Men schrijve “dagen” in plaats van “kalenderdagen”.

Deze opmerking geldt eveneens voor het ontworpen artikel 31/13, derde lid.

(Ontworpen artikel 31/18)

Er wordt voorgesteld om in het derde lid de woorden “ambtshalve en zonder ingebrekestelling” in te voegen na de woorden “vanaf deze datum,”.

Artikel 7 (dat artikel 8 wordt)
(Ontworpen artikelen 31/23 en 31/24)

1. Wat de rechtsgrond betreft van artikel 7, dat een nieuw hoofdstuk IV/2 invoegt in het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004, wordt verwezen naar de eerste opmerking betreffende de rechtsgrond.

2. Wat de noodzakelijkheid betreft om het ontworpen artikel 31/23, tweede lid, en het ontworpen artikel 31/24, tweede lid, weg te laten, wordt verwezen naar de tweede opmerking betreffende de rechtsgrond.

Deze bepalingen zijn des te minder toelaatbaar daar luidens artikel 9, derde lid, van de voornoemde wet van 4 december 2006, waarvan de invoeging wordt beoogd door het voornoemde wetsontwerp 53-1208/9, de Koning of, bij delegatie door de Koning, de minister bevoegd is om de wijze van berekening en de betalingswijzen van de testbijdrage te bepalen, terwijl de twee bewuste bepalingen deze bevoegdheid toevertrouwen aan de instantie die de netverklaring heeft opgesteld, te weten de NV van publiek recht Infrabel ⁹.

Bijlage 1

1. Er wordt voorgesteld om het opschrift “Berekeningsformule van de malus” aan te vullen met de woorden “bedoeld in artikel 31/15”.

2. In de berekeningsformule en in haar uitleg moet het gebruik van hoofdletters en kleine letters geharmoniseerd worden.

⁹ Zie de artikelen 5, 2°, en 21 van de voornoemde wet van 4 december 2006.

Bijlage 2

1. Er wordt voorgesteld om het opschrift “Berekeningsformule van de bonus” aan te vullen met de woorden “bedoeld in artikel 31/16”.
2. In de berekeningsformule en in haar uitleg moet het gebruik van hoofdletters en kleine letters geharmoniseerd worden.

Slotopmerking

Een artikel moet niet in paragrafen worden ingedeeld wanneer elke paragraaf slechts een enkel lid bevat ¹⁰.

¹⁰ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tabblad “Wetgevingstechniek”, aanbeveling nr. 57.3.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	kamervoorzitter,
	J. JAUMOTTE,	staatsraden,
	L. DETROUX,	
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. W. VOGEL, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

C. GIGOT

P. LIÉNARDY